DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 29 czerwca 1957 r. Nr 8 poz. 35—39

Część I. Przepisy obowiązujące

Część II. Publikacje

Poz. 35

ZARZĄDZENIE

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie z dnia 15. V. 1957 r. w sprawie niszczenia samosiewów na ubiegłorocznych polach ziemniaczanych i kopczyskach.

Niedokładnie przeprowadzone w 1956 r. wykopki oraz dobre warunki przezimowania ziemniaków w glebie stwarzają obawę wystąpienia dużej ilości samosiewów wiosną 1957 r. Samosiewy stanowią poważne niebezpieczeństwo w walce ze stonką ziemniaczaną, szczególnie groźne są samosiewy na uprawach zbożowych, w których stać się mogą ukrytym źródłem rozmnażania szkodnika.

Biorąc pod uwagę powyższe czynniki — likwidacja samosiewów ziemniaczanych wiosną 1957 r. stanowi podstawowe zadanie każdego użytkownika w walce ze stonką ziemniaczaną.

W związku z powyższym Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie działając na podstawie ustawy z dnia 19 listopada 1956 r. o ochronie roślin uprawnych przed chorobami, szkodnikami i chwastami (Dz. U. Nr 55, poz. 253), oraz na podstawie Rozporządzenia Ministrów Rolnictwa i Zdrowia z dnia 24 kwietnia 1957 r. w sprawie zwalczania stonki ziemniaczanej (Dz. U. Nr 26, poz. 118).

Z A R Z Ą D Z A:

1. Wprowadzenie na terenie województwa szczecińskiego obowiązku niszczenia przez użytkowników samosiewów na ubiegłorocznych polach ziemniaczanych przez dokonywanie stałych przeglądów w/w obszarów w ciągu okresu wegetacyjnego.
2. Niszczenie znalezionych krzaków samosiewów wraz z kłębami matecznymi przez wykopanie ich i zniszczenie lub zużycie według przydatności.
3. Fakt stwierdzenia stonki ziemniaczanej na samosiewach zgłosić do przodownika ochrony roślin lub Prezydium Gromadzkiej (Miejskiej) Rady Narodowej.

POSTANOWIENIA KARNE:

Winni nieprzestrzegania postanowień niniejszego zarządzenia mogą być pociągnięci do odpowiedzialności karno-administracyjnej w trybie art. 12 ustawy z dnia 19. XI. 1956 r. przewidującej zastosowanie kary aresztu do 3 miesięcy i kary grzywny do 4.500 złotych lub jednej z tych kar.

Wojewódzki Pełnomocnik d/s Walki ze Stonką
(—) Stefan Marszał

Poz. 36

ZARZĄDZENIE

Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie z dnia 4 czerwca 1957 r. w sprawie poszukiwania i zwalczania stonki ziemniaczanej

Stonka ziemniaczana — najgroźniejszy szkodnik upraw ziemniaczanych, z roku na rok zwiększa swoje nasilenie i zasięg występowania. Poważniejsze pojawienie się tego szkodnika w bieżącym roku, doprowadzić może do całkowitego zniszczenia plantacji ziemniaczanych.

Mając powyższe na uwadze, Prezydium Wojewódzkiej Rady Uarodowej w Szczecinie działając w oparciu o ustawę z dnia 19 listopada 1956 r. o ochronie roślin uprawnych przed chorobami, szkodnikami i chwastami (Dz. U. Nr 55, poz. 253), oraz na podstawie rozporządzenia Ministrów Rolnictwa i Zdrowia z dnia 24 kwietnia 1957 r. w sprawie zwalczania stonki ziemniaczanej (Dz. U. Nr 26, poz. 118)

Z A R Z Ą D Z A:

1. szczegółowe przeprowadzenie na polach ziemniaczanych, plantacjach pomidorów i innych roślin z rodziny psiankowatych przeglądów indywidualnych, przynajmniej raz w tygodniu do czasu wykopków.
2. zrealizowanie 4-ch lustracji ogólnych w terminach ustalonych przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, które zostaną podane we właściwym czasie do ogólnej wiadomości drogą urzędową oraz za pośrednictwem prasy i radia.
3. Likwidowanie ognisk stonki ziemniaczanej przez:
   a) dokładny ręczny zbiór oraz niezwłoczne niszczenie na miejscu znalezionych okazów stonki (chrząszcze, jaja, larwy i poczwarki), przez wrzucenie do butelek z płynem zabijającym.
   b) opylanie względnie opryskiwanie punktów zarażenia i pól ogniskowych środkami owadobójczymi wg wskazań instrukcji technicznej znajdującej się u wiejskich przodowników ochrony roślin.
4. Oznakowanie wykrytych punktów zarażenia.

Zadania cytowane wyżej winni wykonać użytkownicy, właściciele gruntów i wiejskie drużyny ochrony roślin pod nadzorem Prezydiów Rad Narodowych.

Równocześnie Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej zwraca uwagę, że każdy, kto znalazł stonkę ziemniaczaną lub powziął podejrzenie pojawienia się stonki ziemniaczanej, obowiązany jest zawiadomić o tym w ciągu 24 godzin prezydium gromadzkiej rady narodowej (miejskiej, dzielnicowej, rady narodowej osiedla) względnie przodownika wiejskiego ochrony roślin.

Winni nieprzestrzegania postanowień niniejszego zarządzenia podlegają odpowiedzialności karno- administracyjnej w trybie art. 12 ustawy z dnia 19 listopada 1956 r. przewidującej zastosowanie kary aresztu do 3-ch miesięcy i kary grzywny do 4500 zł. lub jednej z tych kar.

Wojewódzki Pełnomocnik d/s Walki ze Stonką
(—) Stefan Marszał

Poz. 37

ZARZĄDZENIE Nr 14/57

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 13. VI. 1957 r. w sprawie rejestracji, oznakowania i malowania statków rybackich.

Na podstawie art. 2 pkt. 12 i art. 7 pkt. 1, dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U. P. R. L. Nr 6, poz. 35) oraz § 2 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 21 marca 1955 r. w sprawie utworzenia, organizacji i właściwości miejscowej urzędów morskich (M.P. Nr 63, poz. 749) zarządzam co następuje:

§ 1

Właściciel lub użytkownik (zwany w dalszym ciągu armatorem) każdego statku rybackiego obowiązany jest zgłosić statek do Szczecińskiego Urzędu Morskiego dla wpisania go do rejestru i nadania liczby rozpoznawczej, która wspólnie z literami stanowiącymi skrót nazwy portu macierzystego (przystani) będzie oznaką statku rybackiego.

Armator otrzymuje ze Szczecińskiego Urzędu Morskiego kartę stwierdzającą nadanie oznaki.

§ 2

Zgłoszenia statków rybackich dokonują armatorzy za pośrednictwem inspektora rybołówstwa morskiego tego obwodu, w którym znajduje się port macierzysty (przystań) statku.

§ 3

Zgłoszenia statku dokonuje się na piśmie, które powinno zawierać:

a) imię i nazwisko, datę urodzenia, przynależność państwową, oraz miejsce zamieszkania właściciela, a jeżeli statek nie jest użytkowany przez właściciela również imię i nazwisko, datę urodzenia, przynależność państwową, oraz miejsce zamieszkania użytkownika statku.
b) tytuł nabycia
c) port macierzysty statku
d) rodzaj statku, rok i miejsce budowy
e) wymiary statku, długość, szerokość, zanurzenie
f) rodzaj, nazwę, firmy, numer, rok budowy oraz moc silnika w KM.

Do zgłoszenia należy dołączyć oryginalne dokumenty lub wierzytelne odpisy dokumentów, stwierdzających własność względnie prawo użytkowania statku. Oryginalne dokumenty podlegają zwrotowi.

Ponadto dla statków o pojemności ponad 10 m^3 brutto należy przy zgłoszeniu przedstawić świadectwo pomiarowe statku oraz certyfikat okrętowy.

§ 4

Przed otrzymaniem ze Szczecińskiego Urzędu Morskiego karty nadania oznaki statek nie może być używany do celów rybołówstwa.

§ 5

Zmiana właściciela statku powinna być zgłoszona do Szczecińskiego Urzędu Morskiego zgodnie z przepisami §§ 2 i 3 niniejszego zarządzenia zarówno przez dawnego właściciela jak również przez nowonabywcę dla wpisania do rejestru i nadania oznaki.

Również wszelkie późniejsze zmiany i uzupełnienia danych podlegających wciągnięciu do rejestru winny być zgłoszone do Szczecińskiego Urzędu Morskiego zgodnie z przepisami §§ 2 i 3 niniejszego zarządzenia w celu wciągnięcia do rejestru i odnotowania na karcie nadania oznaki rybackiej.

Obowiązek zgłoszenia statku do Szczecińskiego Urzędu Morskiego dla wykreślenia z rejestru i skasowania nadanej oznaki ciąży na armatorze statku w wypadku zatonięcia, zaginięcia, uznania statku za niezdatny do naprawy oraz w razie utraty przez statek praw polskiego statku handlowego morskiego.

§ 6

Zgłoszenie statku dla wpisania do rejestru, jak również zgłoszenie zmian i uzupełnień danych podlegających wpisaniu do rejestru Szczecińskiego Urzędu Morskiego oraz zgłoszenie wykreślenia winno być dokonane przez osoby do tego obowiązane (§ 5) możliwie bezzwłocznie, a najpóźniej w terminie 14 dni od dnia, w którym zaszedł fakt, uzasadniający obowiązek zgłoszenia, względnie od dnia, w którym osoby te dowiedziały się o tym fakcie.

O ile osób obowiązanych jest kilka, zgłoszenie może być dokonane przez jedną osobę.

§ 7

Wszystkie statki rybackie powinny mieć z obu stron w odległości 1,50 m. od dziobu statku wyraźne litery i liczby rozpoznawcze (oznaki nadane przez Szczeciński Urząd Morski). Te same oznaki powinny być umieszczone z obu stron na środku wielkiego żagla ponad najwyższym rabandem.

Litery i liczby powinny być białe na czarnym tle lub czarne na białym tle.

Wysokość oznak nie może być mniejsza od 25 cm na statku, a 30 cm na żaglu, a szerokść winna stanowić 1/5 wysokości. Litery mają być łacińskie, a liczby arabskie. Otwarte i półkryte łodzie długości do 6 m mogą mieć oznaki wielkości 10 cm umieszczone w odległości 1,00 m od dziobu.

Oznaki w literach i liczbach ustala dla każdej miejscowości Szczeciński Urząd Morski.

Umieszczenie nazwy statku nie uważa się za oznakę.

Samowolna zmiana, zamazywanie, zasłanianie lub zatajanie w inny sposób oznak statku jest wzbronione.

§ 8

Wszystkie jednostki rybackie za wyjątkiem supertrawlerów, trawlerów, lugrotrawlerów i lugrów winny być pomalowane na jednolity kolor cytrynowy.

§ 9

Winni wykroczeń przeciwko przepisom niniejszego zarządzenia na podstawie art. 10, dekretu z dnia 2 lutego 1955 r. o terenowych organach administracji morskiej (Dz. U.P.R.L. Nr 6, poz. 35) podlegają karze grzywny do 3.000 zł lub aresztu do 1 miesiąca.

§ 10

Czuwanie nad przestrzeganiem przepisów niniejszego zarządzenia w poszczególnych obwodach rybackich porucza się inspektorom rybołówstwa morskiego.

§ 11

Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Dyrektora b. Morskiego Urzędu Rybackiego Nr 8 z dnia 11 września 1951 r.

§ 12

Zarządzenie niniejsze obowiązuje z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie.

Dyrektor
Szczecińskiego Urzędu Morskiego
(Edward Rumatowski)

Poz. 38

ZARZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Rejonu Dróg Wodnych w Szczecinie z dnia 25 czerwca 1957 r. w sprawie uprawiania żeglugi na wodach śródlądowych, podlegających szczecińskiemu Rejonowi Dróg Wodnych

Na podstawie § 1 pkt. 3 i § 5 pkt. 3a zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 20 sierpnia 1954 r. (M.P. Nr 93, poz. 1027) oraz § 81 ust. 2 i § 87 ust. 18 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (M.P. Nr A-87, poz. 1368) — Rejon Dróg Wodnych w Szczecinie zarządza:

§ 1

POSTANOWIENIA WSTĘPNE

Przepisom szczegółowym podlegają wszystkie jednostki pływające znajdujące się na trasie wodnej Widuchowa — Szczecin.

Nadto przepisy te obowiązują wszystkie osoby zarówno fizyczne jak i prawne na tych obszarach, jak również przedsiębiorstwa żeglugowe, których działalność ma wpływ na ruch statków i innych obiektów pływających.

Sprawy sanitarne regulują odrębne przepisy.

Władzą żeglugową na obszarze wód Widuchowa — Szczecin jest Rejon Dróg Wodnych w Szczecinie działający bezpośrednio bądź przez Inspektora nadzoru nad żeglugą lub przez służbę nadzorów dróg wodnych.

Niniejsze przepisy odnoszą się do uprawiania żeglugi na:

1. Rzece Odrze od Widuchowej km. 704 do 734,47 wraz z przekopem.
2. Rzece Regalicy od km. 730,5 do km. 741,6.
3. Odrze Zachodniej od jazu w Widuchowej km. 0,0 do km. 29,8.
4. Odrze Szczecińskiej od km. 71,93 (most kolejowy Szczecin-Pomorzany) do km. 67,1 — nowozbudowany most drogowy „Długi".
5. Kanałach: „Odyńca", „Kurowskiego", „Cegelinka" i kanałach fabrycznych między Gazownią Miejską, a mostem kolejowym Szczecin-Pomorzany, brzeg lewy Odry Szczecińskiej.
   z jej odnogami.
6. Rzece Parnicy km. 5,0 — od rozgałęzienia z Odrą Szczecińską do mostu drogowego „Żmogusa" — km. 4,0 wraz
7. Rzece Inie od Stargardu Szczecińskiego do jej ujścia.
8. Jeziorze Dąbie.
9. Rzece Płonie od km. 0,0 do 1,9 (most drogowy).

§ 2

WYMIARY STATKÓW

1. Statki kursujące na kanałach fabrycznych wymienionych w § 1 pkt. 5 nie mogą przekraczać długości 55,0 m i szerokości 8,20 m.
2. Wymiary statków przepływających przez śluzy w Marwicach km. 710,7 rzeki Odry, oraz w Gartzu km. 8,5 Odry Zachodniej nie mogą przekraczać długości 55,0 m i szerokości 8,20 m oraz zanurzenia 2,0 m.
3. Statki kursujące na rzece Inie nie mogą przekraczać dług. 31,0 m, szerokości 4,55 m i 154 ton nośności.

§ 3

ZESTAWIENIE POCIĄGÓW HOLOWNICZYCH

1. Pociągi holownicze — trasowe, płynące w dół rzeki od Widuchowej — składające się z załadowanych obiektów pływających typu „plauerki", „wrocławki" i mniejszych wymiarów, mogą składać się, poza holownikiem, z sześciu jednostek, z których jedne są załadowane, inne nie. Pociągi holownicze składające się z obiektów pływających typu „Kanałówka" lub mniejszych mogą składać się z 11 jednostek załadowanych lub nie. Ogólna szerokość członu nie może przekraczać 9 m.
2. Ilość członów pociągu holowniczego, nie może przekraczać sześciu, a szerokość członu nie może przekraczać 16,50 m. Jeżeli pociąg holowniczy składa się tylko z niezaładowanych barek, można holować (poza holownikiem) 11 barek, przy czym szerokość członu pociągu holowniczego nie może przekraczać 16,50 m, a ilość członów — sześć.
Wymienione pociągi holownicze w pkt. 1 i 2 winny być rozwiązane na miejscach postoju, wymienionych w pkt. 8 (za wyjątkiem pociągów holowniczych idących tranzytem).
3. Pociągi holownicze — trasowe, płynące w górę rzeki, mogą składać się poza holownikiem z 8 załadowanych barek i jednej lekkiej barki — jako dziewiątej, płynących jedna za drugą, lub z 8 barek, z których część jest załadowana, część nie. Jeżeli pociąg holowniczy składa się tylko z barek niezaładowanych — można holować 11 barek, przy czym szerokość barek (członu), nie może przekraczać 16,50 m. a ilość członu 8.
Całość pociągu holowniczego nie może przekraczać 460,0 m dług. — licząc sumę długości statków bez sterów i połączeń.
4. Pociąg holowniczy płynący na wodach szczecińskich (między nadbrzeżami i do miejsca rozpinania pociągów holowniczych trasowych) nie może składać się więcej niż 2 jednostek pływających gdy są załadowane, a długość pociągu holowniczego nie może przekraczać 200 m — licząc od dziobu holownika do rufy drugiej przyczepy, a szerokość członu 9 m.
Gdy jednostki pływające nie są załadowane i składają się wyłącznie z barek typu „kanałówka" i mniejszych — można holować 4 jednostki złączone razem po dwie, gdy ich ogólna szerokość nie przekracza 9,0 m.
5. Na jeziorze Dąbskim można holować 8 jednostek pływających gdy są załadowane lub nie, przy czym długość pociągu holowniczego nie może przekraczać 460,0 m, a szer. 25,0 m.
6. Długość liny holowniczej pomiędzy holownikiem, a pierwszym holowanym obiektem i pomiędzy obiektami holowanymi, zależna jest od: kierunku jazdy, w górę czy w dół rzeki, warunków nawigacyjnych, atmosferycznych, szerokości szlaku żeglowego, tego czy w pociągu holowniczym są próżne lub załadowane obiekty.
Pociągi holownicze trasowe, płynące w dół rzeki, winny mieć liny holownicze przy obiektach załadowanych dług. co najmniej 50,0 m, a w górę rzeki co najmniej 5,0 m między poszczególnymi obiektami.
7. Zastosowanie podanych powyżej norm dla składów pociągów holowniczych, nie zwalnia kierowników tych pociągów od odpowiedzialności za naruszenie przepisów zapobiegających wypadkom.
W szczególności przed formowaniem pociągów holowniczych kierownik pociągu winien wziąć pod uwagę wszelkie okoliczności natury technicznej, jak stan pogody, stan wody, kierunek wiatru, szerokość szlaku żeglowego, zakola, siłę pociągową holownika, chyżość prądu, kierunek jazdy oraz zanurzenie statku i holowanych obiektów, uzależnionych głębokością tranzytową.
8. Składanie i rozwiązywanie pociągów holowniczych—trasowych, należy dokonywać w km 738 (brzeg lewy) na Regalicy, oraz w km 69,9 (brzeg prawy) na Odrze szczecińskiej, przy dalbach, poniżej wyspy.

§ 4

WIĄZANIE STATKÓW OBOK SIEBIE

1. Niezaładowane obiekty pływające wolno wiązać obok siebie jeżeli ich wspólna szerokość nie przekroczy 16,50 m, a na jeziorze Dąbskim 25,0 m.
Holownik może holować obiekty pływające przy swej burcie, jeżeli obiekt holowany jest w wymiarach swej długości, krótszy od holownika.

§ 5

ODLEGŁOŚĆ MIĘDZY STATKAMI W CZASIE JAZDY

1. Pojedyńcze statki, lub pociągi holownicze, uprawiające żeglugę trasową — winny utrzymywać odległość jeden za drugim przy jeździe w dół rzeki, co najmniej 250 m, przy jeździe w górę rzeki co najmniej 100 m.
2. Na jeziorze Dąbskim i na wodach Odry szczecińskiej, odległość winna wynosić 100 m.

§ 6

DOPUSZCZALNA SZYBKOŚĆ STATKÓW I POCIĄGÓW HOLOWNICZYCH

1. Na Odrze i na Odrze szczecińskiej Zachodniej od m. Widuchowa, w dół rzeki — największa szybkość może wynosić 12 km/godz.
Poruszanie się z większą szybkością wymaga zezwolenia R.D.W. Szczecin.
2. Najmniejsza szybkość statków i pociągów holowniczych, nie powinna wynosić mniej jak 3 km/godz. — za wyjątkiem miejsc trudnych do żeglugi.

§ 7

PRZEJAZDY POD MOSTAMI

W czasie przejścia pod mostami i w czasie żeglugi portowej, załoga statku winna znajdować się na swoich stanowiskach służbowych.

§ 8

ŻEGLOWANIE I HOLOWANIE STATKÓW

1. Na odcinku Odry szczecińskiej od kom 70,0 (wyspa i przystań AZS) do km 67,01 (nowozbudowany most „Długi") nie wolno obiektom pływającym poruszać się za pomocą żagla. Wspomiane obiekty, poruszające się w górnym biegu rzeki od km 70,0 nie mają pierwszeństwa drogi i muszą się usuwać przed nadjeżdżającymi statkami.
2. W rejonie Odry szczecińskiej, wszelkie tratwy muszą być holowane i nie wolno uprawiać żeglugi statkami samospław, za wyjątkiem do miejsca składania i rozwiązania pociągów holowniczych określonych w pkt. 8 § 3.

§ 9

ZIMOWISKA

1. Statki muszą zimować w przeznaczonych do tego celu specjalnie miejscach. Władza żeglugowa może w zależności od miejscowych warunków zezwolić na postój zimowy przy niektórych nabrzeżach.
2. Jeżeli statki zimują w zimowiskach zabezpieczonych od lodów to na 4 nie załadowane barki lub 3 załadowane winien być jeden żeglarz (członek załogi jednego z tych statków) odpowiedzialny za nie.
3. Zimujące statki muszą być stale utrzymane na wolnej wodzie.
Wolno dla zabezpieczenia statku, oczyścić z lodu tylko 50 cm szerokości pas dookoła statku. Wycięte w lodzie otwory muszą być uwidocznione przez ustawienie brył lodu dookoła lub inny sposób, by z daleka można je było dobrze zauważyć.
Wyrąbanych brył lodu nie wolno usuwać pod powierzchnię lodową rzeki, lecz należy je ustawić na krawędzi przerębli.
4. Na zimowiskach, nie wolno barek i statków cumować sterami pod prąd rzeki.
5. Wejścia na statek i przejścia ze statku na statek na zimowisku winny być urządzone zgodnie z przepisami bezpieczeństwa pracy.
6. Na zimowisku statków, nie wolno do przerębli i na lód wyrzucać jakichkolwiek odpadków i śmieci, oraz popiołu.

§ 10

ŻEGLUGA NOCNA

1. Statki uprawiające żeglugę całodobową winny mieć pełny skład wykwalifikowanej załogi wg postanowienia § 87 p. 3 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spływu na śródlądowych drogach wodnych.
2. Służbowa załoga pokładowa i maszynowa (wachta) w czasie jazdy nocą winna znajdować się na swych stanowiskach służbowych w gotowości do wykonania odpowiedniego manewru statkiem.

3. W czasie żeglugi nocnej zabrania się:
   a) jazdy samospławem,
   b) jazdy łodziom sportowym o wymiarach mniejszych niż 10 m^2 powierzchni pokładu,
   c) żaglowania łodzią sportową wszelkiego typu, za wyjątkiem na jeziorze Dąbskim poza wytyczonym szlakiem żeglownym.

§ 11

ZABRANIA SIĘ POSTOJU:

1. Na kanale łączącym Parnicę z Odrą szczecińską w km 67,3) za wyjątkiem dla załadunku lub wyładunku, który dla pojedynczego statku nie może przekroczyć czasu 48 godz. (2 doby).
2. Przy nabrzeżu Dworca Głównego w Szczecinie, za wyjątkiem statków pasażerskich i inspekcyjnych, oraz p. pożarowych.
3. Przy wyspie MPK na Odrze szczecińskiej przy Dworcu Osob.

§ 12

POSTOJE DLA STATKÓW

wyznacza się:

1. Na Regalicy w km 738 poniżej mostu „Cłowego" w kolejności:
   a) dla statków żeglugi polskiej,
   b) dla statków żeglugi czechosłowackiej,
   c) dla statków żeglugi Niemieckiej Republiki Demokratycznej.

   Statki na Regalicy ustawia się według następującego porządku:
   a) pierwszy rząd statków od tablicy z napisem „Postój dla statków" — w dół rzeki 4 szerokości statków o łącznej szer. 32 m.
   b) rząd drugi — 6 szerokości statków o łącznej szerokości 50 m.
   c) trzeci rząd i dalsze rzędy 8 szerokości statków o łącznej szerokości 68 m.
2. Na Odrze szczecińskiej w km. 69,0 przy lewym brzegu od basenu Rejonu Dróg Wodnych do wyspy MPK przy dalbach, oraz przy brzegu prawym, od dolnego parkanu Stoczni Rzecznej do byłego mostu drogowego naprzeciw Głównego Dworca Osobowego PKP i od ujścia kanału łączącego Odrę szczecińską z Parnicą do mostu „Długiego". Na wymienionych miejscach postoju, statki muszą być tak ustawione, by środek rzeki Odry szczecińskiej był wolny dla ruchu żeglugi na co najmniej 40 m czerokości.
3. Na Parnicy od km. 4 do 5 po obu brzegach. Przy każdym brzegu łączna szerokość zajmowana przez statki nie może przekraczać 16,50 m.
4. Dla statków załadowanych materiałami wybuchowymi i łatwopalnymi przy lewym brzegu — we wnękach (za wyspą AZS) w km. 70—70,9 Odry szczecińskiej.
5. Dla statków i pociągów holowniczych dla dokonania odprawy granicznej na punktach odpraw granicznych w Widuchowej i Pargowie, w kolejności nadejścia statków i pociągów holowniczych za wyjątkiem statków ratowniczych, inspekcyjnych i przeciwpożarowych.

Zabrania się wyprzedzania statków i pociągów holowniczych przed punktem odprawy granicznej w Widuchowej i w Pargowie w mniejszej odległości niż 500 m przed wymienionymi postojami, za wyjątkiem statków ratowniczych, inspekcyjnych i p. pożarowych.

§ 13

PRZEPISY PORZĄDKOWE

1. W rejonie drogi wodnej określonej w § 1 nie wolno ze statków parowych i innych, wyrzucać popiołu do wody. Należy go zsypywać do specjalnie do tego celu przeznaczonych skrzyń.
2. Przedsiębiorstwa żeglugowe, względnie armatorzy statków, winni w swoich bazach względnie na postoju statków, zbudować odpowiednie urządzenie dla przyjęcia popiołu i innych odpadków ze swoich statków.
3. Przedsiębiorstwa dokonujące za lub wyładunku materiału ze statków na nabrzeżach drogi wodnej wymienionej w § 1, zobowiązane są do utrzymania czystości w czasie pracy, a po skończonej pracy do przywrócenia stanu czystości nabrzeża na swój koszt i ryzyko.
4. Na drodze wodnej jak określono w § 1 pkt. 1—7 nie wolno urządzać próbnej jazdy statków po remontach czy nowozbudowanych, jeżeli szybkość ich przekracza 12 km/godz.
   Dla prób szybkości statków przekraczających 12 km/godz. wyznacza się wody jeziora Dąbie.
5. W czasie dobijania i odbijania od nabrzeży na Odrze szczecińskiej należy statkiem tak manewrować, by kotwice wiszące za burtą nie ocierały o urządzenie nabrzeża.

§ 14

PRZEPISY KOŃCOWE

Winni nieprzestrzegania przepisów niniejszego zarządzenia zostaną pociągnięci do odpowiedzialności karno-administracyjnej na podstawie art. 15 Ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 26 z dnia 24. V. 1952 r. poz. 182) przewidującej zastosowanie kary pracy poprawczej do 3-ch miesięcy i grzywny do 3.000 zł, lub jednej z tych kar w zależności od rodzaju popełnionego wykroczenia.

Niniejsze przepisy wchodzą w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej.

Dyrektor
Rejonu Dróg Wodnych w Szczecinie
(Romuald Pańczyk)

Poz. 39

SPROSTOWANIE URZĘDOWE

W treści Dziennika Urzędowego Woj. R. N. Nr 7, poz. 34 str. 4 w wykazie spółdzielni produkcyjnych prostuje się następującą omyłkę:

zamiast GRN Podjuchy w pow. Szczecin

ma być: miasto Szczecin, 278. RZS im. Zgoda w Kluczu, DRN Dąbie.

Adres Redakcji i Administracji: Prezydium Woj. R. N. — Szczecin, Wały Chrobrego 4.
Redakcja i Administracja: pokój 202 (I p.). Tel. 59-19.

Warunki prenumeraty oraz cennik ogłoszeń:

Prenumerata roczna 1 egz. — 18 zł.
Prenumerata półroczna 1 egz. — 10 zł.
Cena pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku — 0,90 zł, przy większej ilości druku o 0,30 zł więcej od każdej strony drukowanej.
Ogłoszenia o zagubieniu dokumentów — ryczałt 10,50 zł, za każdy następny dokument pobiera się opłatę w wys. 1,50 zł.
Prenumeratę i należność za ogłoszenia uiszczać z góry na konto Prez. Woj. R. N. do N. B. P. II Oddział Miejski Nr 1412—95/1—214 część 15, dz. 5, poz. 19.

ODBIORCA:

Rękopis otrzymano dnia 27. VI. 57 Złożono dnia 28. VI. 57. Podpisano do druku dnia 1. VII. 57. Druk ukończono 3. VII. 57

Szczec. Al. W. P. 128 — 3297 27-6-57 1200 A4x2 X-3